

# 事業評価をとりまく近年の状況

---

# 公共事業評価手法研究委員会の経緯と目的

## 1. 経緯

評価手法について検討するため、平成20年7月に「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」を改定し、学識経験者等からなる「公共事業評価手法研究委員会」を設置

## 2. 目的

本委員会は、評価手法に関する事業種別間の整合性や評価指標の定量化等について検討するものである。

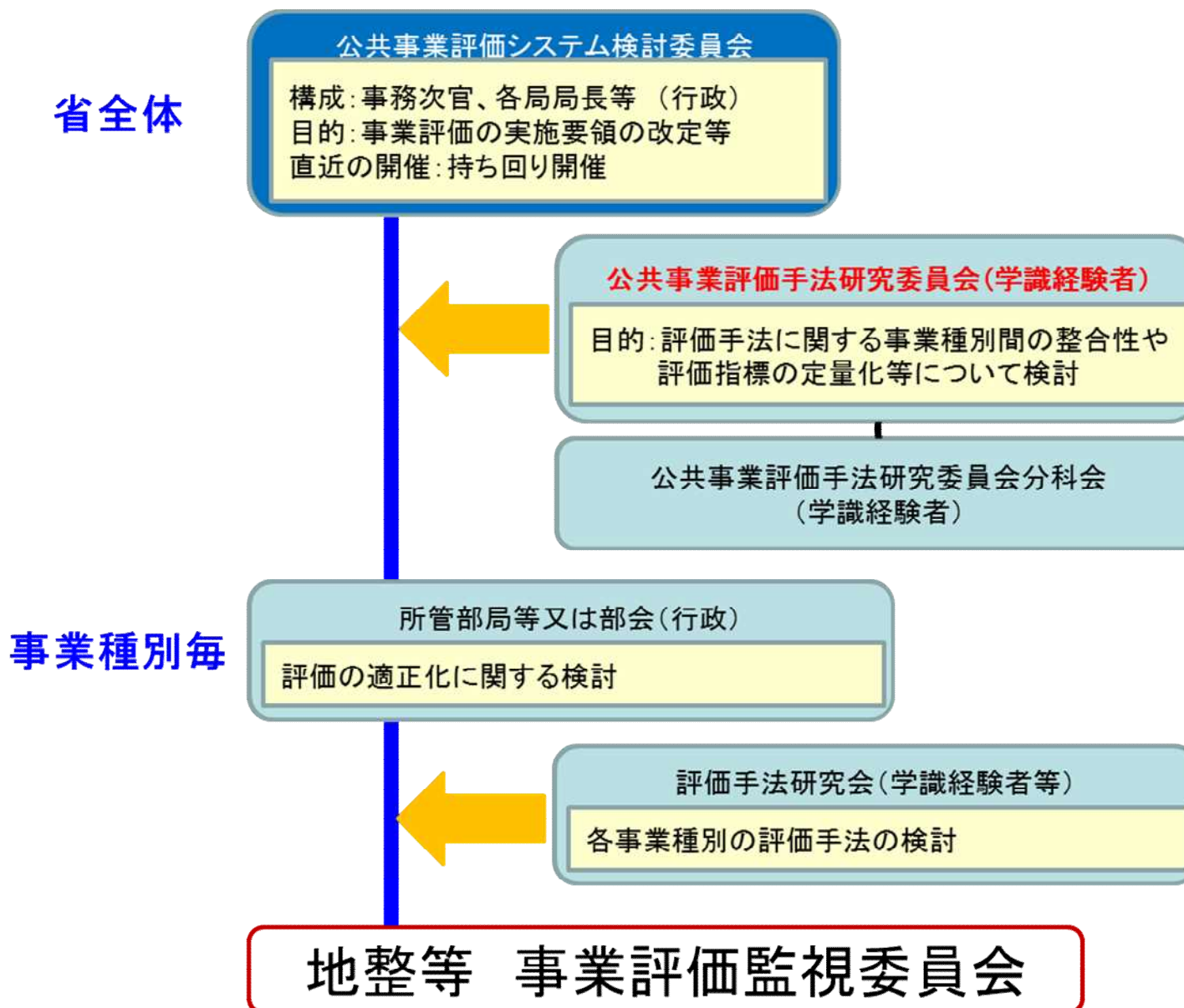
今般の、社会資本整備審議会・交通政策審議会 交通体系分科会 計画部会 専門小委員会の「ストック効果の最大化に向けて ～その具体的戦略の提言～」や現在の事業評価の状況等を踏まえ、事業評価手法の改善を図る。

国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領(抄)

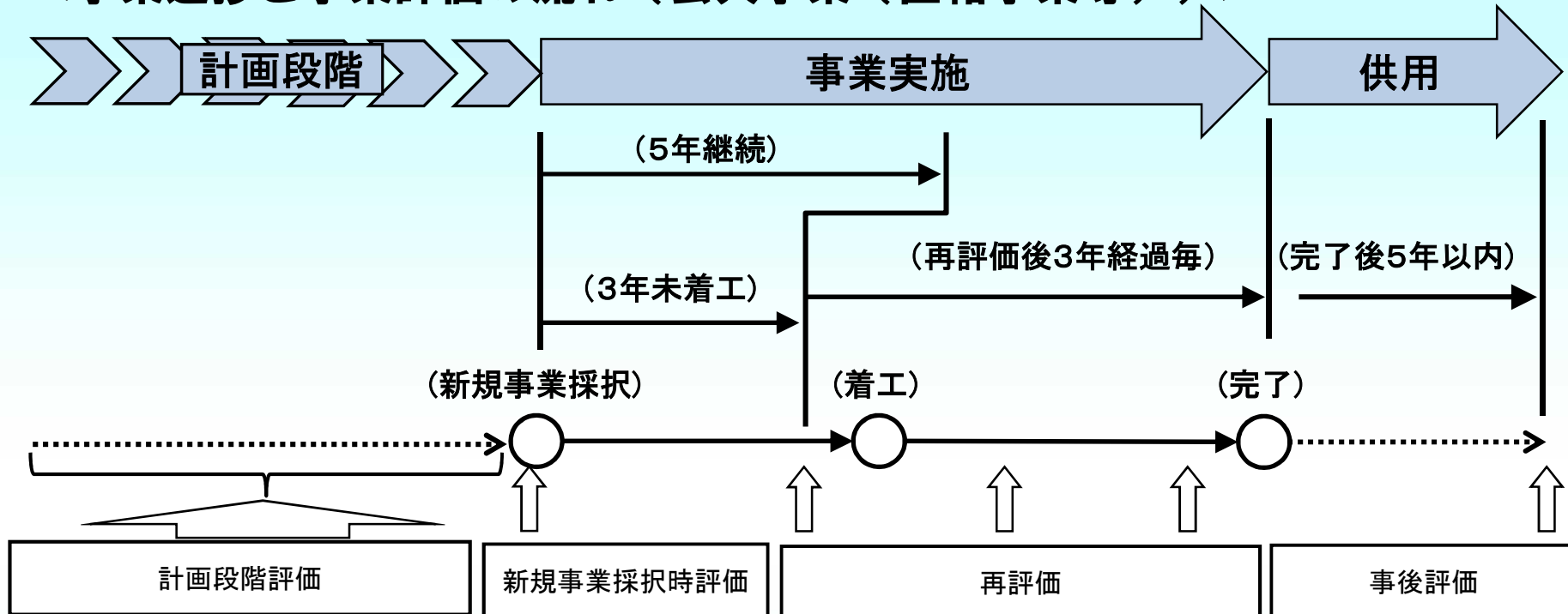
### 第5の3 公共事業評価手法研究委員会

評価手法に関する事業種別間の整合性や評価指標の定量化等について検討するため、国土交通省に学識経験者等から構成する公共事業評価手法研究委員会を設置する。また、必要に応じて、研究委員会の下に分科会を設置する。

# (参考)事業評価の検討体制



## <事業進捗と事業評価の流れ（公共事業（直轄事業等））>



### 【計画段階評価】

平成24年度～

新規事業採択時評価の前段階において、政策目標を明確化した上で、複数案の比較・評価を行うもの。

### 【新規事業採択時評価】

平成10年度～

新規事業の採択時において、費用対効果分析を含め、総合的に実施するもの。

### 【再評価】

平成10年度～

事業継続に当たり、必要に応じて見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業を中止するもの。平成10年度から導入。

### 【完了後の事後評価】

平成15年度～

事業完了後の事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて、適切な改善措置、同種事業の計画・調査のあり方等を検討するもの。平成15年度から導入。

事業評価は、費用対効果分析を含めて総合的に実施

## 費用対効果分析

- 貨幣換算した便益だけでなく、貨幣換算することが困難な効果項目をも含めて、事業の投資効果を評価する分析手法。

### 費用便益分析

- ・事業の効率性を評価する分析手法。
- ・貨幣換算した便益を費用で除した費用便益比 (B/C) 等がある。
- ・貨幣換算の手法が確立した便益のみが分析の対象となる。

### 貨幣換算が困難な効果

- ・貨幣換算することが困難な効果について考慮している。

例:

- ・環境への影響
- ・災害時における人や物資の輸送を確保

等を考慮

## その他の視点

- 費用対効果分析の他に、様々な状況を総合的に勘案している。

例: 事業実施環境、地元との調整状況、過去の災害の状況等を考慮

# 各事業における評価手法について①

事業名 ( )内は 費用便益分析に用いる便益の把握の方法を示す。	評価項目		
	費用便益分析		費用便益分析以外の主な評価項目
	費用	便益	
河川・ダム事業 (代替法、CVM・TCM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年平均被害軽減期待額</li> <li>・水質改善効果等(環境整備事業の場合)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害発生時の影響</li> <li>・過去の災害実績</li> <li>・災害発生時の危険度</li> <li>・地域開発の状況</li> <li>・地域の協力体制</li> <li>・河川環境等を取りまく状況 等</li> </ul>
砂防事業等 (代替法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年平均被害軽減期待額</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害発生時の影響</li> <li>・過去の災害実績</li> <li>・災害発生時の危険度</li> <li>・地域の開発状況</li> <li>・地元の協力体制</li> <li>・関連事業との整合 等</li> </ul>
海岸事業 (代替法、CVM・TCM(環境保全・利用便益))	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水防護便益</li> <li>・侵食防止便益</li> <li>・飛砂・飛沫防護便益</li> <li>・海岸環境保全便益</li> <li>・海岸利用便益</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害発生時の影響</li> <li>・過去の災害実績</li> <li>・災害発生時の危険度</li> </ul>
都市・地域交通戦略推進事業 (消費者余剰法、CVM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設整備費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者便益</li> <li>・環境改善便益</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅利用者の安全化</li> <li>・都市圏の活性化</li> </ul>
道路・街路事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮便益</li> <li>・走行経費減少便益</li> <li>・交通事故減少便益</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施環境</li> <li>・物流効率化の支援</li> <li>・都市の再生</li> <li>・安全な生活環境の確保</li> <li>・救助・救援活動の支援等の防災機能</li> </ul>
都市再生区画整理事業 (ヘドニック法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地区画整理事業費</li> <li>・維持管理費</li> <li>・用地費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宅地地価上昇便益</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地の活性化</li> <li>・防災上安全な市街地の形成</li> <li>・土地の有効・高度利用の推進</li> </ul>
市街地再開発事業 (ヘドニック法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設整備費</li> <li>・用地費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区域内の便益</li> <li>・事業区域外の便益</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・防災上危険な市街地の解消</li> <li>・安全な市街地の形成</li> </ul>

# 各事業における評価手法について②

事業名  ( )内は 費用便益分析に用いる便益の把握の方法を示す。	評価項目		
	費用便益分析		費用便益分析以外の主な 評価項目
	費用	便益	
港湾整備事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費</li> <li>・管理運営費</li> <li>・再投資費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コストの削減(貨物)</li> <li>・移動コストの削減(旅客)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の活性化</li> <li>・地元等との調整状況</li> <li>・環境等への影響</li> </ul>
空港整備事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;空港の新設、滑走路の新設・延長等&gt;</li> <li>・建設費</li> <li>・用地費</li> <li>・再投資費</li> <li>&lt;精密進入の高カテゴリー化等&gt;</li> <li>・施設整備費</li> <li>・施設更新費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;空港の新設、滑走路の新設・延長等&gt;</li> <li>・時間短縮効果</li> <li>・費用低減効果</li> <li>・供給者便益</li> <li>&lt;精密進入の高カテゴリー化等&gt;</li> <li>・運航改善効果</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域開発効果</li> <li>・地元の調整状況</li> <li>・騒音等の変化</li> </ul>
航空路整備事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設整備費</li> <li>・施設更新費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運航改善効果</li> <li>・環境影響の低減効果</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全性の向上</li> </ul>
都市・幹線鉄道整備事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費</li> <li>・維持改良費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者便益(時間短縮効果 等)</li> <li>・供給者便益</li> <li>・環境への効果・影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通混雑緩和</li> <li>・地域経済効果</li> <li>・生活利便性の向上</li> <li>・安全への効果・影響</li> </ul>
整備新幹線整備事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費</li> <li>・維持改良費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者便益(時間短縮効果 等)</li> <li>・供給者便益</li> <li>・環境への効果・影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域経済効果</li> <li>・安全への効果・影響</li> </ul>
航路標識整備事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・創設費</li> <li>・維持費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全便益</li> <li>・輸送便益</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全性の向上</li> <li>・国際的要請への対応</li> <li>・効率性の向上</li> <li>・信頼性の向上</li> <li>・環境の保護</li> <li>・産業振興</li> <li>・地域の魅力向上</li> </ul>

# 各事業における評価手法について③

事業名	評価項目			
	( )内は 費用便益分析に用いる便益の把握の方法を示す。	費用便益分析		費用便益分析以外の 主な評価項目
		費用	便益	
住宅市街地基盤整備事業 (代替法、消費者余剰法)	・事業費 ・維持管理費	○施設整備効果 ・個別の施設整備効果 ・住宅地供給効果  ○促進効果 ・住宅地の供給促進による効果	住宅地事業の ・必要性 ・緊急性 ・効率性 ・優良性 ・先導性	
住宅市街地総合整備事業 (ヘドニック法)	・事業費 ・維持管理費	○拠点開発型、街なか居住再生型、都心共同 住宅供給事業 ＜拠点地区内＞ ・事業の実施により発生する収益 ＜拠点地区外＞ ・事業の影響による効用水準の変化	・土地利用転換 ・土地有効利用 ・住宅の質 ・計画の位置づけ	
		○密集住宅市街地整備型 ＜従前居住者用住宅、建替促進を実施する敷地＞ ・事業の実施により発生する収益 ・建築物の不燃化による防災性の向上効果 ＜上記敷地以外の便益＞ ・事業の影響による効用水準の変化	・延焼危険度の低減 ・出火危険性の低減 ・公共空間の確保 ・計画の位置づけ ・良質な住宅供給	
下水道事業 (代替法、CVM)	・建設費 ・維持管理費 ・改築費	・生活環境の改善効果 ・公共用水域の水質保全効果 ・浸水の防除効果 ・その他の効果	他の污水处理施設との調整状況 地域の活性化	
都市再生整備計画事業 (ヘドニック法等)	(誘導施設) ・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費  (誘導施設以外) ・各要素事業毎の定めによる	(誘導施設) ・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益  (誘導施設以外) ・各要素事業毎の定めによる	・土地の有効利用 ・良好な都市環境の整備 ・まちの活力の維持・増進	
都市公園事業 (TCM、コンジョイント分析、CVM)	・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費	・空間としての利用便益 ・環境の便益 ・防災の便益	・安全性の向上 ・地域の活性化 ・福祉社会への対応 ・都市環境の改善	



# 事業評価制度の近年の動向

## ・都道府県・政令市への意見聴取の導入(平成21年12月～)

直轄事業等の新規事業採択時評価について、地方負担の負担者である都道府県・政令市等からの意見を聴く。

## ・再評価実施時期の短縮(平成22年4月～)

事業化後、10年継続で1回目の再評価となっている規定を5年継続に短縮にするほか、直轄事業等に関する実施サイクルを5年から3年に短縮する。

	従 前	改 定(H22.4.1)
公共事業	<直轄事業等、補助事業等> 5年未着工・10年継続・5年毎	<直轄事業等> <b>3年未着工・5年継続・3年毎</b> <補助事業等> 5年未着工・ <b>5年継続</b> ・5年毎
その他施設費	3年未着工・7年継続・3年毎	3年未着工・ <b>5年継続</b> ・3年毎

## ・「国土交通省所管公共事業の計画段階評価実施要領」策定(平成24年12月)

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価の前段階における国土交通省の独自の取組みとして、計画段階評価を実施

## ・社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会 計画部会 専門小委員会

→「ストック効果の最大化に向けて～その具体的戦略の提言～」(平成28年11月28日)

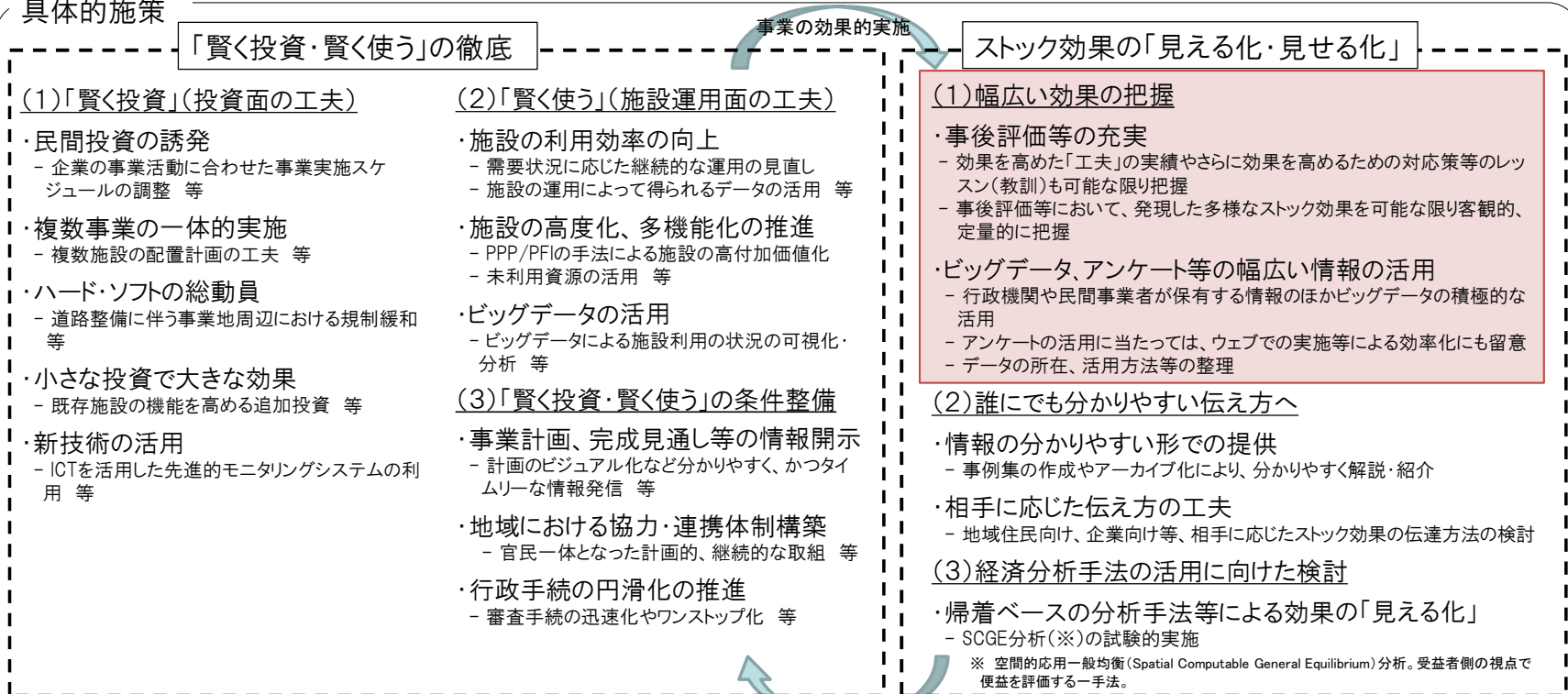
## ストック効果の最大化に向けて～その具体的戦略の提言～のポイント

### 基本的な考え方

これからの社会資本整備においては、ストック効果「最大化」戦略を確立。

- ① 「効果が出る」から「効果を出す」へと発想を転換
- ② 「賢く投資・賢く使う」の徹底 ⇒ ストック効果の「見える化」さらに「見せる化」へ ⇒ 「フィードバック」というサイクルの確立

### 具体的施策



### 事業へのフィードバック

#### ストック効果の高い事業への重点化に向けたマネジメントサイクルの確立

- 「見える化」で得た知見(工夫・効果・レッスン)の活用
  - ストック効果の計測に必要なデータ類の整理
  - ストック効果の発現状況の多面的な指標による類推・把握
  - 工夫・効果・レッスンの蓄積、インデックスを付したアーカイブやマニュアルの作成、横展開
- 人材の育成
  - 「効果が出る」から「効果を出す」へ職員の意識転換

#### 具体的な取組(例)

- ・工夫の適用の検討やレッスンの活用を事業実施のプロセスに組み込む仕組みづくり
- ・まちづくりと連携したインフラ整備のための協議会や利用者・住民参画の検討組織の設置
- ・複数事業の一体的実施等の工夫の適用に向けたアドバイザー紹介制度の実施
- ・専門研修プログラムの設置
- ・工夫の優良事例の認定や表彰制度の実施